

KN

Ein Tunnel und die Magie der Zahlen

4. Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung im Zeichen der Gutachter

Oldenburg in Holstein. Den Gutachtern gehörte der gestrige Abend bei der vierten Sitzung des Dialogforums Feste Fehmarnbeltquerung. Wie Wollknäuel rollten die Experten ihre Analysen in den Raum, die Emotionen der Menschen in der Region stets außerhalb der Klammern gesetzt.

Von Tamo Schwarz

In der Schwüle des Abends sind sie nur schwer zu entwirren, die Berechnungen der Gutachter, die sie der 30-köpfigen Runde aus Vertretern von Planungskonsortium (Femern A/S), Land, Kreis, Kommunen, Handwerkskammern, Industrie, Umweltverbänden, Bahn sowie der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung vorstellen. „Kosten-Nutzen-Analyse“ steht über dem vierten Tagesordnungspunkt, der die Gemüter zuweilen extrem erhitzt.

Die Geister scheiden sich bei dem Faktor, der das Verhältnis aus Kosten und Nutzen des 5,5 Milliarden Euro teuren Straßen- und Eisenbahntunnels zwischen Deutschland und

Dänemark beschreibt. Auf der einen Seite stehen Markus Schubert (Intraplan, beauftragt von Femern A/S) und Stefanos Kotzagiorgis (Beratergruppe Verkehr+Umwelt, beauftragt vom Bundesverkehrsministerium). Sie errechnen den Faktor 6,7 – ein außerordentlich guter Wert. Dabei legt Schubert Wert auf das Verkehrsaufkommen durch Pkw, Lkw, Bahn, Bus und bisher Fußgänger auf der Fähre, das seiner Meinung nach mit einer festen Querung zwischen 2001 und 2015 von 17 468 auf 26 940 Personen und von 12 148 auf 41 614 Tonnen Ladung wachsen würde. Schon hier spricht Bodo Gehrecke von der Allianz von „zu-rechtgerechneten Zahlen“.

Kotzagiorgis analysiert

nüchtern und mit massiver Faktenkenntnis den Ausbau der Schienen-Hinterlandstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden. Längst wollen die Unternehmen, so der Experte, auf die Schiene ausweichen. Einzig die Kapazitäten in dieser Region seien ausgeschöpft. „Die Unternehmen wollen Bahn fahren, aber können nicht.“ Kotzagiorgis' Berechnungen ergeben eine Zeitersparnis auf der Schiene von zehn Minuten auf der Strecke Hamburg-Kopenhagen und von 56 Minuten auf der Strecke von Rotterdam ins dänische Køge bei Kopenhagen. Ulrike Pennings von der Allianz ist entrüstet: „Für eine so geringe Zeitersparnis soll der Güterverkehr mit all dem Lärm durch unsere Region rollen?“ Kotzagiorgis bleibt kühl: „Andere Regionen haben noch mehr Lärm, und bei einer Kosten-Nutzenrechnung mache ich keinen Unterschied zwischen ihnen und einem Menschen im Ruhrgebiet.“ Seine



Die Bahn spart Zeit und Kosten: Das hat Stefanos Kotzagiorgis ausgerechnet.



Die Gutachter haben Äpfel mit Birnen verglichen: Karlheinz Rößler. Fotos Marohn

Rechnung sieht so aus: 400 Millionen Euro Ersparnis pro Jahr, 6,3 Milliarden von 2018 bis 2047, die 900 Millionen Euro Investitionskosten gegenüberstehen. Ergibt Faktor 6,7. „Wir werden hier verhöhnt“, ruft eine Stimme aus dem Zuschauerbereich.

Auf der anderen Seite beschränkt sich Karlheinz Rößler (Vieregg-Rössler, beauftragt von der Allianz) auf die Analyse der Analyse seiner Vorredner. Ab jetzt geht es um Methodik. Rößler kritisiert, dass in den Gutachten der „Kollegen“ die zugrunde gelegten Kosten und Entfernungen sowie die für den geplanten Ausbau auf zwei Gleise prognostizierte Zahl der benötigten Güterzüge zu optimis-

tisch berechnet seien, beispielsweise die eingesparten Lkw-Betriebskosten durch den Wechsel auf die Schiene. „Sie vergleichen hier Äpfel mit Birnen“, so Rößler, der am Ende den Faktor 6,7 auf nur noch 0,2 korrigiert.

Es bleibt ein fader Beigeschmack. Weil die Fronten von Befürwortern und Gegnern verhärtet bleiben. Weil einige der Teilnehmer das Forum auch als Ego-Show missbrauchen. Weil der berühmte Moderator Christoph Jessen kaum verhindern kann, dass es fast fünf Stunden werden. Und weil die sich bildende Landesregierung jetzt gefragt ist und das Ergebnis eines solchen Abends schwer zu entwirren ist.